



# Kampf gegen den Schmuggel und der Binnenzoll

Das Zollamt Schwarzbach-Autobahn 1948 und sein Ende im Jahr 1995 – Ein Blick auf 250 Jahre Zollgeschichte am Walserberg – Teil 2

Von Albin Kühnel

Schon im November 1945 hatte das Hauptzollamt Rosenheim dem Oberfinanzpräsidium München den Vorschlag unterbreitet, das Zollamt Schwarzbach in einer an der Kreuzung der Autobahn München-Salzburg mit der ehemaligen Reichsstraße Bad Reichenhall-Salzburg am Walserberg aufzustellenden Baracke unterzubringen. Als die Militärregierung Anfang Januar 1946 ihre Absicht bekanntgab, die Grenzbeobachtung durch eigene Kräfte am 1. März 1946 einzustellen und in bayerische Hände zu übergeben, waren alle Vorbereitungen für eine reibungslose Übernahme getroffen.

Daher konnten die mittlerweile einberufenen und auf ihren Einsatz wartenden Grenzaufsichts- und Grenzabfertigungsbeamten am 15. Februar 1946 ihre Tätigkeit aufnehmen. Uniformen waren noch keine vorhanden. Die Beamten trugen Armbinden und erhielten Dienstaussweise, die in deutscher und englischer Sprache abgefasst waren.

## Zwei Zollämter und ein jahrelanges Provisorium

Entgegen der ursprünglichen Absicht wurden sowohl das Zollamt Piding-Autobahn als auch das Zollamt Schwarzbach errichtet. Ersteres war für die Abfertigung des Verkehrs auf der Autobahn München-Salzburg, Letzteres für den Verkehr auf der ehemaligen Reichsstraße Bad Reichenhall-Salzburg zuständig. Beide Zollämter wurden in einer zuvor vom Roten Kreuz genutzten Baracke untergebracht, die auf dem Grünstreifen zwischen den Fahrbahnen der Autobahn, rund 400 Meter westlich der Grenze über den Walserberg, stand. Dies war möglich, weil der Verkehr zwischen Bad Reichenhall und Salzburg über die alte Reichenhaller Landstraße (die heutige Zufahrt zum Betriebsgelände der Firma Reber) auf die Autobahn und der Verkehr von Salzburg nach Bad Reichenhall über den Zubringer zum Buchenhof auf die Autobahn umgeleitet wurde.

In der Baracke waren neben den beiden Zollämtern auch die Dienststellen der österreichischen Zollverwaltung sowie ein amerikanischer Grenzkontrollposten und der amerikanische Sicherheitsdienst CIC untergebracht. Dazu kam am 1. März 1946 noch die Bayerische Landesgrenzpolizei.

Es dauerte nicht lange, bis man in München feststellen musste, dass das Autobahnzollamt nicht in der Gemeinde Piding, sondern im Ortsteil Schwarzbach der Gemeinde Marzoll lag. Am 17. Februar 1948 erhielt es daher die Bezeichnung „Zollamt Schwarzbach-Autobahn“, einen Namen, der offiziell bis zum Jahre 1981 blieb.

Am 7. Juli 1949 ging mit der feierlichen Übergabe neu errichteter Dienstgebäude für das Zollamt Schwarzbach-Autobahn und die Zollzweigstelle Schwarzbach-Landstraße ein mehr als drei Jahre währendes Provisorium zu Ende.

## Einheitliche Bundeszollverwaltung

Am 24. Mai 1949 trat das Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft. Nach seinem Art. 8 werden Zölle, Finanzmonopol und Verbrauchsteuern durch Bundesfinanzbehörden verwaltet. In Ausführung dieser Bestimmung entstand das Gesetz über die Bundesfinanzverwaltung, das am 9. September 1950 in Kraft trat und aus den Zollverwaltungen der einzelnen Bundesländer und den zonalen Zollgrenzdienstbehörden eine einheitliche Bundeszollverwaltung schuf, an deren Spitze der Bundesminister der Finanzen stand und die wie folgt gegliedert war:

Bundesministerium für Finanzen ◊ Oberfinanzdirektion ◊ Hauptzollamt. Dem Hauptzollamt wurden für den Abfertigungsdienst Zollämter (im inneren Dienstverkehr nach Zollämtern I, II und III unterschieden) und Zollzweigstellen nachgeordnet, eine Gliederung, die im Laufe der Jahre noch manche „Umorganisation“ genannte Änderung erfahren sollte.

Mit den im Juli 1949 fertiggestellten Abfertigungsgebäuden in unmittelbarer Grenznähe wurde sowohl auf der Autobahn als auch auf der Bundesstraße eine für die damaligen Verhältnisse adäquate Unterbringung geschaffen, die beim Autobahnzollamt 1951 um einen an der Westseite fertiggestellten Anbau des sogenannten ADAC-Kiosks erweitert wurde.

## Permanente Baustelle

Die folgenden Jahrzehnte waren von einem ständig steigenden Personen- und Güterverkehr gekennzeichnet. Waren es im Jahre 1949 lediglich 240 000 Kraftfahrzeuge, die in beiden Richtungen abgefertigt wurden, so stieg diese Zahl bis zum Jahre 1965 auf 4 000 000 und bis zum Jahre 1994, dem letzten Jahr als Grenzzollamt, auf 11 000 000 Kraftfahrzeuge. Die Zollanlage musste daher ständig dem steigenden Verkehrsaufkommen angepasst werden und wurde damit zu einer permanenten Baustelle.

Zunächst wurden die deutsche und die österreichische Güterabfertigung in zwei Etappen ausgelagert, erweitert und – zumindest zollseitig – zusammengelegt. Die Zusammenlegung der beiden Personenabfertigungen erwies sich als Dauerbrenner, der lange eine Lösung harrte. Zunächst fehlte es an Geld, dann wieder an der nötigen Kooperationsbereitschaft.

Von 1965 bis 1967 wurde immer wieder verhandelt. Erst dann, als ein gigantisches Verkehrschaos drohte, kam eine Einigung zustande. Maßgebend dafür waren die Olympischen Sommerspiele, die 1972 in München stattfinden sollten. In einer Rekordzeit von 15 Monaten wurden das Brückengebäude errichtet, die gesamte Zollanlage umgestaltet und am 16. August 1972, genau zehn Tage vor der Eröffnung der Olympischen Spiele, dem Verkehr übergeben.

## Staus, Blockaden und Messerstechereien

Wer damals geglaubt hatte, dass der Grenzübergang auf dem Walserberg nunmehr für den Rest des Jahrhunderts allen Anforderungen entsprechen würde – und dieser Meinung waren nicht wenige – der sah sich bald eines Besseren belehrt. Niemand hatte mit dem weiter rasant wachsenden Verkehr gerechnet, der schon nach wenigen Jahren wieder alle Nähte sprengte. Kilometerlange Staus, stundenlange Wartezeiten, Blockaden, Schlägereien und Messerstechereien waren an der Tagesordnung und wurden vor allem für die Einsatzkräfte der österreichischen Gendarmerie und der Bayerischen Polizei, die zeitweise mit Maschinenpistolen am Walserberg patrouillieren mussten, zum Dauerbrenner. Eine Besprechung jagte die andere, und der Druck auf die verantwortlichen Dienststellenleiter wurde nahezu unerträglich.

Eine nachhaltige Besserung trat erst ein, als am 10. Dezember 1981 zum ersten Mal eine auf Wunsch des Bundesverkehrsministeriums gebildete „Kommission zur Lösung örtlicher Probleme des grenzüberschreitenden Verkehrs beim Grenzübergang Bad Reichenhall/Walserberg-Autobahn“ ihre Tätigkeit aufnahm. Unter der Federführung des Hauptzollamts Bad Reichenhall trafen sich alle Verantwortlichen der deutschen



Die Zollamtsbaracke auf dem Walserberg 1946. – Foto: SAK



Die Zollämter Schwarzbach- und Walserberg-Autobahn 1949. – Foto: SAK



Die gemeinsame Personenabfertigung im Brückengebäude 1972. – Foto: SAH

und der österreichischen Seite zweimal im Jahr, um anstehende Probleme zu erörtern und Lösungen zu erarbeiten. In 26 Sitzungen wurde der Grundstein dafür gelegt, dass nahezu alle Probleme, die der ständig steigende grenzüberschreitende Verkehr am Walserberg verursachte, weitgehend zeitnah beseitigt werden konnten, und zwar sowohl durch bauliche als auch durch organisatorische Maßnahmen.

Im letzten Jahr vor dem Beitritt Österreichs zur Europäischen Union wurden auf dem Walserberg 10 000 000 Pkw, 100 000 Omnibusse und fast 1 000 000 Lastkraftwagen abgefertigt. An Spitzentagen verließ alle 20 Sekunden ein abgefertigter Lkw den Amtplatz, eine Leistung, die recht anschaulich den gut eingespielten Organismus eines Gemeinschaftszollamts verdeutlicht, das in der Bundesrepublik Deutschland und in Europa damit eine Spitzenposition besetzt hielt.

## Das Geschäft mit Zigaretten und Kaffee

Bevor ich auf das Jahr 1995 eingehen werde, in dem aus dem Grenzzollamt ein Binnenzollamt wurde, möchte ich noch ein wenig auf die Bekämpfung des Schmuggels beim Grenzübergang Bad Reichenhall-Autobahn eingehen. Da-

bei lasse ich den sogenannten Kleinschmuggel, der alltäglich war und in der Regel mit der Erhebung eines Zollzuschlags in Höhe der hinterzogenen Eingangsabgaben geahndet wurde, außer Betracht.

In den ersten Jahren nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs stellte der Zigaretten- und Kaffeeschmuggel die Beamten der Bundeszollverwaltung vor große Probleme. Bis zur Einführung der Deutschen Mark im Juni 1948 und auch noch ein paar Monate danach waren amerikanische Zigaretten die Ersatzwährung. Für sie bekam man alles, was man brauchte, gab aber auch alles her, was man besaß und entbehren konnte. Der Schwarzhandel mit den begehrten Lucky Strikes und Chesterfields blühte und bedurfte ständigen Nachschubs. Und der kam aus den großen amerikanischen Garnisonen in Salzburg. Allein in den letzten drei Monaten des Jahres 1948 gelang es den Zollbehörden, nahezu 50 Millionen Zigaretten, die von Österreich nach Bayern geschmuggelt wurden, sicherzustellen. Ein Großteil dieser Zigaretten wurde zwar über die grüne Grenze eingeschmuggelt, aber auch bei den Grenzzollämtern blühte der Schmuggel. Im Laufe des Jahres 1949 stürzten die Preise für amerikanische Zigaretten auf dem Schwarzmarkt ins Bodenlose. Damit entfiel auch der Anreiz, sie einzuschmuggeln.

Das Schwergewicht des Schmuggels verlagerte sich nun-

mehr auf den Kaffee. War doch noch im vereinigten Wirtschaftsgebiet durch ein Gesetz vom 22. Juni 1948 die Kaffeesteuer als neue Verbrauchsteuer eingeführt worden, die neben dem Einfuhrzoll und der Umsatzausgleichsteuer zu erheben war. Die Steuersätze waren immens hoch: 10 DM für ein Kilo Rohkaffee und 14 DM für ein Kilo Röstkaffee. Für 1 Kilo Rohkaffee, das in Salzburg für 5 DM zu bekommen war, erzielte man in den Schwarzmarktzentren wie der Möhlstraße in München 17 DM. Der Anreiz, Kaffee einzuschmuggeln und ihn gewinnbringend auf dem Schwarzmarkt zu veräußern, wurde dadurch geradezu herausgefordert.

Um die Jahreswende 1949/50 setzte in der hiesigen Gegend die große Zeit des Kaffeeschmuggels ein. Die Methoden waren vielfältig und können in vier Varianten eingeteilt werden:

- Transport mittels Schlauchboote über Saalach und Salzach;
- Transport durch Trägerkolonnen über die grüne Grenze, vor allem im Raum Marzoll/Bayerisch Gmain;
- Schmuggel über die Grenzzollämter;
- durch Tarnung als „Liebesgaben“.

Die Herausforderung für die noch junge Bundeszollverwaltung, diesem verbrecherischen Angriff auf die im Aufbau begriffene Bundesrepublik Deutschland adäquat zu begegnen, war riesengroß, wurde aber im Verlaufe der folgenden vier Jahre glänzend gelöst. Daran waren auch die Beamten des Zollamts Schwarzbach-Autobahn nicht unerheblich beteiligt.

Das Verkehrsaufkommen war anfangs sehr gering und beschränkte sich üblicherweise auf militärische Fahrzeuge. Die durften jedoch von den Zollbeamten nicht kontrolliert werden, sondern nur von einer Spezialeinheit der amerikanischen Militärpolizei, der Customs Unit. Da deren Angehörige jedoch in der Kontrolltechnik ziemlich unerfahren waren, wurde ihnen Amtshilfe angeboten, die immer wieder zu spektakulären Aufgriffen führte.

Mit Vorliebe schmuggelten natürlich auch deutsche und österreichische Fuhrunternehmer. Falsch deklarierte Ladungen, unter ordnungsgemäß angemeldeten Warenladungen versteckte Konterbande, in doppelten Böden von Lkw und Anhängern verborgene Säcke mit Rohkaffee und die Fälschung von Zollplomben bei Durchfuhrsendungen waren die gängigsten Methoden. Hart waren die Strafen sowie die finanziellen Folgen nach erfolgreichen Aufgriffen. Ein Bad Reichenhaller Fuhrunternehmer, der 3,3 Tonnen Rohkaffee einschmuggeln wollte und entdeckt wurde, erhielt 9 Monate Gefängnis ohne Bewährung, eine Geldstrafe von 2000 DM und musste zusätzlich noch eine Wertersatz in Höhe von 51 000 DM für geschmuggelten Rohkaffee, der nicht mehr beschlagnahmt werden konnte, entrichten. Dazu kamen noch hinterzogene Eingangsabgaben in fünfstelliger Höhe.

Mit einer Reihe überregionaler Operationen, verbunden mit einer Verstärkung des Personals bei den Grenzzollämtern, gelang es der Zollverwaltung ab dem Frühjahr 1951, den Kaffeeschmuggel einzudämmen. Und als im Juli 1953 die Kaffeesteuersätze drastisch auf 3 DM je Kilo Rohkaffee und 4 DM je Kilo Röstkaffee gesenkt wurden, war der finanzielle Anreiz dahin. Bei einer Steuerlast von 1 DM bis 1,50 DM je Pfund Kaffee lohnte sich der Schmuggel nicht mehr.

Danach bereitete zunächst der Gastarbeiterschmuggel Probleme. Während die türkischen Gastarbeiter in der Regel nur einmal jährlich auf Urlaub in ihre Heimat fuhren und bei ihrer Rückkehr meist Goldschmuck und Teppiche einzuschmuggeln versuchten, besuchten zahlreiche jugoslawische Gastarbeiter wöchentlich ihre Heimat. Meist reisten sie am späten Freitagnachmittag aus und kamen

am Sonntagabend zurück. Ihre Reisemitbringsel waren vorwiegend Slibowitz und Zigaretten.

## Elf Kilo Opium in der Rücksitzlehne

Soweit aus den vorhandenen Unterlagen festgestellt werden kann, wurde der erste Rauschgiftaufgriff beim Zollamt Bad Reichenhall-Autobahn im Oktober 1962 erzielt. Ein türkischer Gastarbeiter hatte versucht, 11 Kilo Rohopium, versteckt hinter der Rücksitzlehne eines VW-Käfers, einzuschmuggeln. Dieser Aufgriff und zahlreiche spätere, teils unter recht spektakulären Umständen aufgedeckte Unternehmungen waren für die Oberfinanzdirektion München und das Bundesfinanzministerium in Bonn Anlass, verhältnismäßig früh nach Möglichkeiten zu suchen, die anfangs recht primitiven Einrichtungen zur Schmuggelbekämpfung nachhaltig zu verbessern und auch im organisatorischen und personellen Bereich aufzurüsten. Waren doch zunächst nur eine freistehende offene Rampe mitten auf dem Lkw-Amtplatz und Hammer und Schraubenzieher die einzigen Mittel, die den Beamten zur Verfügung standen. Zunächst leistete die in Bad Reichenhall stationierte Gebirgsjägerbrigade in Einzelfällen technische Amtshilfe. Das war aber keine Lösung.

Ab dem Jahre 1972 begann man damit, im Bezirk des Hauptzollamts Bad Reichenhall nach und nach eine Reihe von Sondertrupps aufzustellen, kleine, mobile, aus jeweils sechs Beamten bestehende Einheiten, die – verstärkt durch einen Rauschgiftspürhund und ausgerüstet mit kompletten Werkzeugsätzen und speziellen Kontrollgeräten (wie zum Beispiel einem zunächst nur für medizinische Zwecke entwickelten, auf der Glasfasertechnik beruhenden Hohlraumsichtgerät) – bald rund um die Uhr beim Zollamt Bad Reichenhall im Einsatz waren.

## Sternstunde bei der Bekämpfung des Rauschgiftschmuggels

Auf Anregung des Zollamtsvorstehers genehmigte das Bundesfinanzministerium in Bonn im Dezember 1973 die Errichtung einer Lkw-Überholungshalle auf dem Gelände des Zollamts und stellte dafür 2,16 Millionen Mark zur Verfügung. Sie war so dimensioniert, dass in ihr sowohl Lastkraftwagen mit Anhängern als auch Omnibusse und Personenkraftwagen eingehenden Kontrollen unterzogen werden konnten.

Mit ihrem 5-Tonnen-Kran, einer Hebebühne, einer Untersuchungsgrube, einem Raum zur vorübergehenden Lagerung tiefgekühlter Waren und einer Tankausleitungsanlage war sie jahrelang ein gern und häufig besuchtes Unikat für die Delegationen der Zollverwaltungen nahezu aller europäischer Länder und diente später als kaum noch verbesserungsfähiges Vorbild für zahlreiche Imitate. Optimiert wurden die Einrichtungen zur Schmuggelbekämpfung noch, als im Dezember 1990 eine Röntgengepäckprüfanlage in der Überholungshalle installiert werden konnte. Schon wenige Monate später hatten sich die hohen Kosten von 150 000 DM, die man dafür aufgewendet hatte, amortisiert: Im Reservieren eines türkischen Lastkraftwagens wurden 53 Kilo Heroin entdeckt.

Im Herbst 1987 hatte die Zollverwaltung ein Konzept entwickelt, das es den Beamten des Zollamts Bad Reichenhall-Autobahn und der Sondertrupps Bad Reichenhall erlaubte, ohne konkrete Hinweise auf einen beabsichtigten Rauschgiftschmuggel verdächtige Fahrzeuge aus dem fließenden Verkehr

zu ziehen und genauen Kontrollen zu unterwerfen. Dieses Konzept war so erfolgreich, dass es innerhalb von wenigen Monaten gelang, Heroin in einer auch im internationalen Vergleich unglaublichen Menge abzufangen, bevor es dem europäischen Markt zugeführt werden konnte.

Im Februar 1988 veranstaltete der Pressereferent der Oberfinanzdirektion München beim Zollamt Reichenhall-Autobahn eine Pressekonzferenz, bei der er das Ergebnis der bisherigen Ermittlungen bekannt gab: 34 vorläufige Festnahmen, 20 Haftbefehle und 138,4 Kilo Heroin.

Das Landgericht Traunstein verhängte später über die Beteiligten an diesem ziemlich einmaligen Schmuggelunternehmen insgesamt 189 Jahre Gefängnis; zehn Haupttäter wurden jeweils zur Höchststrafe von 15 Jahren Freiheitsstrafe verurteilt.

Und noch eine letzte Sternstunde gab es bei der Bekämpfung des Rauschgiftschmuggels. Am 7. Dezember 1993 entdeckten Beamte des Sondertrupps Bad Reichenhall bei der Überholung eines türkischen Kühlzugs, dessen Fahrer Lebensmittel zur Verzollung angemeldet hatte, die gewaltige Menge von 863 Kilo Haschisch. Das Rauschgift war im doppelten Boden des Kühlaufhängers versteckt und wurde erst gefunden, nachdem das Fahrzeug vollkommen entladen worden war.

Nach der Aufhebung des Eisernen Vorhangs 1989 beteiligten sich in zunehmendem Maße auch die Bewohner aus den ehemaligen Staaten des Ostblocks am Schmuggel. Am beliebtesten waren wieder Zigarettens, die vor allem durch ungarische Staatsangehörige in großen Mengen und versteckt an allen möglichen Stellen in Kraftfahrzeugen eingeschmuggelt wurden. Und als in dem sich auflösenden Jugoslawien ein mörderischer Bürgerkrieg tobte, stieg der Waffenschmuggel rapide an. Fast täglich wurden Reisende mit Pistolen und Munition aufgegriffen, und sogar Kindern holten die Zollner Eierhandgranaten aus den Hosentaschen.

## Das Ende des Grenzzollamts

Am 1. Januar 1995 brach auf dem Walsberg ein neues Zeitalter an. Österreich war der Europäischen Union beigetreten und die Zollgrenze weggefallen. Am Abend zuvor um 21.45 Uhr traten die Beamten der letzten Schicht der Reiseverkehrsabfertigung beim Zollamt Bad Reichenhall-Autobahn ihren Dienst an. Gegen 23 Uhr trafen leitende Beamte der Zoll- und Verbrauchsteuerabteilung der Oberfinanzdirektion München am Grenzübergang ein. Dort hatten sich mittlerweile zahlreiche Vertreter von Presse, Funk und Fernsehen, aber auch viele Mitarbeiter des Zollamts mit ihren Angehörigen eingefunden, um die letzten Stunden des Grenzzollamts mitzuerleben. Von den vorgeetzten Dienststellen des österreichischen Zollamts Walsberg ließ sich allerdings niemand blicken.

Um 23.45 Uhr wurde zum letzten Mal ein Pkw eines slowenischen Gastarbeiters kontrolliert. Um Mitternacht gingen symbolisch die drei Zollschranken auf den Pkw-Fahrbahnen in die Höhe, und 15 Minuten lang wurde den Reisenden der Eindruck vermittelt, wie es wäre, wenn es in Europa wirklich keine Grenzen mehr gäbe. Dann übernahmen die Kollegen von der Bayerischen Grenzpolizei das Kommando und mit der freien Fahrt war es wieder vorüber.

Als letzte Amtshandlung entfernte der Zollamtsvorsteher eigenhändig und im Blitzlichtgewitter der wartenden Journalisten das Zollamtsschild vom Brückengebäude; anschließend entledigten sich alle diensthabenden Zollbeamten ihrer Uniform, denn nun waren sie ja Binnenzöllner, die nicht mehr zum Tragen von Dienstkleidung verpflichtet waren.

Verbreitet herrschte die Auffassung, dass an dieser Grenze keine Zollner mehr gebraucht werden. Zwar sollten sowohl auf der österreichischen wie auf der deutschen Seite Binnenzollämter weiter betrieben werden, aber nach Ansicht

von sogenannten „Experten“ waren die Aussichten, überleben zu können, nicht sehr rosig. Es galt also, neue Wege zu gehen, um aus einer Behörde ein Dienstleistungsunternehmen zu kreieren. Fachliche Kompetenz, Schnelligkeit und Freundlichkeit waren nunmehr die drei Standbeine, auf denen das Fundament des künftigen Binnenzollamts ruhte.

Die vierte Säule waren jene elf von vormalig vierzig am Walsberg tätigen Grenzspeditionen, die den Mut aufgebracht hatten, ihre Büros nicht zu schließen, sondern darauf vertrauten, auch bei einem Binnenzollamt gute Geschäfte machen zu können. Und ihr Wagemut war nicht umsonst. 1999, im letzten Jahr meiner Tätigkeit als Vorsteher, wurden bereits wieder 80 000 Verzollungen durchgeführt, 12 000 Versandabfertigungen und 20 000 Carnet-TIR-Eröffnungen vorgenommen und 273 Millionen DM an Zöllen und Verbrauchsteuern eingenommen.

## Grundstücke mit Millionenwert

Aber es drohten auch andere Gefahren. Zu wertvoll war das ausgedehnte Areal auf der deutschen und der österreichischen Seite des Walsbergs, als dass keine Begehrlichkeiten geweckt worden wären. Allein die im Besitz der Bundeszollverwaltung befindlichen Flächen von rund 50 000 Quadratmeter hatten einen Verkehrswert von 15 Millionen DM. Es verwundert daher nicht, dass man sich vielerorts Gedanken über eine gewinnbringende Nutzung machte, ohne dabei immer die Interessen des Binnenzollamts mit einzubeziehen.

Als Erstes rührte sich das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen. Es trat im Spätsommer des Jahres 1999 an das Bundesfinanzministerium mit der Forderung heran, die Dienststelle zu verlegen, weil auf dem Walsberg eine Raststätte errichtet werden sollte. Das Bundesfinanzministerium lehnte, bestärkt durch die Ergebnisse zweier selbst durchgeführter Geschäftsprüfungen und einer bereits im Jahre 1999 erfolgten Prüfung durch den Bundesrechnungshof, dieses Ansinnen jedoch ab. Es sah keinen Sinn darin, ein funktionierendes und von den Speditionen sehr gut angenommenes Zollamt zu schließen oder zu verlegen.

Aber auch auf österreichischer Seite gab es Bestrebungen, das auf deutscher Seite des Walsbergs befindliche Areal in ihre Überlegungen, das Gelände optimal zu verwerten, mit einzubeziehen. Die Österreichische Autobahnen und Schnellstraßen AG (ÖSAG) hatte den Auftrag erhalten, die auf österreichischer Seite an die deutsche Zollanlage angrenzenden Flächen des ehemaligen Zollamts Walsberg, das bereits nach drei Monaten mangels Auslastung aufgehoben worden war, mit Vorstauraum und Tankstellen zu einem sogenannten Autobahn-Lkw-Center (Autohof) auszubauen. Sie konnte sich sogar vorstellen, dass Grenzspeditionen und ein Zollamt in den Autohof eingebunden werden könnten. Das Projekt sollte im Jahr 2001 in Angriff genommen werden, ist aber, soweit es die Einbeziehung des auf der deutschen Seite des Walsbergs gelegenen Areals betraf, nicht weiter verfolgt worden.

Und dann gab es noch das sogenannte Nutzungskonzept für aufgelassene Grenzübergänge des Landratsamts Berchtesgadener Land, an dem sich die Stadt Bad Reichenhall, die Stadt Freilassing und die Gemeinde Wals-Siezenheim finanziell beteiligt hatten und das auch mit Fördermitteln der EU unterstützt worden war. Damit sollten unter anderem folgende Nutzungsoptionen entwickelt werden: Touristikinformation für die Region, Gewerbe-/Technologiepark, Logistikzentrum für Gütertransporte, Restauration, ausgelagertes Frachttterminal für den Salzburger Flughafen. Sogar einen Eisenbahnanschluss sollte der Walsberg erhalten.

Noch im August 2001, als das Bundesfinanzministerium schon längst eine Bestandsgarantie für das Zollamt Bad Reichenhall-Au-



Aufgriff von 53 Kilo Heroin mittels der neuen Röntgengepäckprüfanlage im März 1991.

– Foto: SAK



Der Walsberg nach den Umbauarbeiten 1993.

– Foto: SAK



Das Ende des Grenzzollamts am 31.12.1994.

– Foto: SAK



Das neue Abfertigungsgebäude des Binnenzollamts Bad Reichenhall-Autobahn.

– Foto: SAK

tobahn abgegeben hatten, jagte man immer noch der Vision eines Gewerbegebiets auf der deutschen Seite des Walsbergs nach. Als der SPD-Landtagsabgeordnete Gustav Starzmann zusammen mit einigen Parteikollegen Anfang Juni 2001 dem Zollamt Bad Reichenhall-Autobahn einen Besuch abstattete, wies der Zollamtsvorsteher auf die Frage nach dem zukünftigen Platzbedarf des Zollamts die Politiker nachhaltig darauf hin, dass das Binnenzollamt Bad Reichenhall-Autobahn in Spitzenzeiten schon jetzt an seine Grenzen stoßen würde und daher keinen Quadratmeter entbehren könne.

Damit waren die Diskussionen über eine künftige Nutzung der deutschen Seite des Walsbergs zugunsten des Zollamts endgültig abgeschlossen.

Und noch eine weitere Behörde verschwand auf dem Walsberg für immer: die Bayerische Grenzpolizei. Ihr hatte ihr Wahlspruch „Nichts währt ewig als Gott und die Bayerische Grenzpolizei“ nichts genützt. Im Herbst 1997

hatte der Schengener Exekutivausschuss festgestellt, dass die Republik Österreich, die bereits am 28. April 1995 dem Schengener Durchführungsabkommen beigetreten war, die Voraussetzungen für die Anwendung dieses Abkommens erfüllt. Damit stand einem Wegfall der grenzpolizeilichen Kontrollen an der deutsch-österreichischen Grenze nichts mehr im Wege.

## Aus für die Bayerische Grenzpolizei

Am 1. Dezember 1997 begann die Bayerische Grenzpolizei damit, ihre Kontrolltätigkeit stufenweise abzubauen. Am Walsberg wurde noch bis zum Schluss der vier Monate dauernden Übergangsphase kontrolliert. Am letzten Tag dieser Übergangsphase, am 31. März 1998 um 20.40 Uhr, fertigte der Präsident der Bayerischen Grenzpolizei, Gerhard Hoppe,

persönlich zum letzten Mal einen Reisenden passrechtlich zur Einreise ab. Nur fünf Minuten später waren alle einschlägigen Kontroll-einrichtungen auf den Pkw-Fahrbahnen beseitigt.

Am nächsten Tag um 13 Uhr fand am Walsberg aus Anlass der Aufhebung der Grenzkontrollen zwischen Deutschland und Österreich ein Festakt statt, an dem auf deutscher Seite unter anderem der bayerische Innenminister Dr. Günther Beckstein und auf österreichischer Seite Innenminister Karl Schlögl teilnahmen. Musikkapellen der Bayerischen Polizei und der österreichischen Gendarmerie untermalten die Feierstunde. Bei dieser Gelegenheit eröffnete Beckstein dem obersten Chef der Bayerischen Grenzpolizei, dass sein Verband aufgelöst sei.

Zur gleichen Zeit wurden auch auf der österreichischen Seite die Grenzkontrollen, welche die Beamten des Landesgendarmeriekommandos Salzburg von der österreichischen Zollwache ein Jahr zuvor übernommen hatten, eingestellt. Die Reisenden konnten erstmals wieder nach Ende des Zweiten Weltkriegs so, wie es unsere Politiker wollten, die ehemalige Kontrollstelle passieren: ohne anzuhalten.

## Wie ging es mit dem Binnenzollamt weiter?

Nachdem die Frage des Bestandschutzes geklärt war, wurden die Bestrebungen, auf der Einfuhrseite ein neues Abfertigungsgebäude zu errichten, wieder aufgenommen. Die bestehenden beengten Unterbringungsverhältnisse erschwerten die Abwicklung des hohen Abfertigungsaufkommens – die Zahl der Abfertigungen war auch nach dem 1. Januar 1995 kontinuierlich gestiegen – und war dem Personal auf Dauer nicht mehr zuzumuten. Der seinerzeitige Vorsteher des Hauptzollamts Rosenheim stellte daher im April 2001 den Antrag, aus wirtschaftlichen, verkehrstechnischen und arbeitsschutzrechtlichen Gründen in der nordwestlichen Ecke des Zollamtsgeländes, neben der Lkw-Überholungshalle, ein neues Abfertigungsgebäude zu errichten. Er legte einen Kostenvoranschlag des Staatlichen Hochbauamts in Traunstein vor, wonach allein die Errichtung eines neuen Einfuhrabfertigungsgebäudes rund 2,5 Millionen DM kosten würde.

Das Bundesfinanzministerium wollte jedoch einem Neubau des Abfertigungsgebäudes nur zustimmen, wenn er im Rahmen einer sogenannten kleinen Baumaßnahme durchgeführt würde, also die Kosten unter 1 Million Euro lägen. Nur dann würden die notwendigen Mittel bereitgestellt werden. Anderenfalls käme ein Neubau – auch später – nicht infrage. Das Hauptzollamt Rosenheim musste daher seinen Raumbedarfsplan überarbeiten. Dadurch konnten die Baukosten auf die gewünschten 955 000 Euro gesenkt werden. Im Dezember 2002 legte das Hauptzollamt Rosenheim eine abgespeckte Variante vor, die vom Bundesfinanzministerium genehmigt wurde.

Am 16. Oktober 2003 wurde mit dem Neubau des Abfertigungsgebäudes begonnen. Bereits zwei

Wochen vorher war der Spatenstich durchgeführt worden. Die Bauarbeiten dauerten ziemlich genau ein Jahr. Am 21. Oktober 2004 konnte der Finanzpräsident dem Zollamtsvorsteher symbolisch den Schlüssel für das neue Zollamtgebäude überreichen.

## Neubau auf dem Walsberg

Im Oktober 2003 war mit dem Abriss des Brückengebäudes begonnen worden. Innerhalb von zwei Wochen hatte man ungeachtet des weiter rollenden Verkehrs das Wahrzeichen des Walsbergs beseitigt. Bis zum November 2007 sollte es noch dauern, bis auch das Gebäude der ehemaligen Güterabfertigung beseitigt werden konnte.

Mit dem Neubau des Zollamtsgebäudes auf dem Walsberg vor nunmehr elf Jahren war ein lange gehegter Wunsch in Erfüllung gegangen. Das aus Stahl, Beton und viel Glas bestehende Gebäude mag auf den ersten Blick nicht unbedingt den traditionellen Vorstellungen, die man gemeinhin von einem Zollamt hat, entsprechen. Inzwischen hat man sich aber an den architektonisch anspruchsvollen und damit auch eigenwilligen Bau gewöhnt.

Wichtig und entscheidend ist allerdings sein hoher Grad an Funktionalität. Und gerade diese Funktionalität hat sich im Laufe der vergangenen elf Jahre bestätigt. Die Zöllnerinnen und Zöllner arbeiten an modernen Arbeitsplätzen, die sich zur ruhigen Waldseite hin orientierten, und sind zur Autobahn hin durch eine Betonwand von dem verkehrsbedingten Lärm geschützt.

47 im Ein- und Ausfuhrbereich Beschäftigte fertigen derzeit etwa 125 000 Sendungen ab. Dabei werden rund 230 Millionen Euro für den Bundeshaushalt eingenommen. Die zur Einfuhr abgefertigten Sendungen, vor allem Textilien, Lebensmittel, Maschinen- und Kfz-Teile, elektronische Geräte sowie Möbel und Haushaltswaren stammen vor allem aus der Türkei und den Ländern des ehemaligen Jugoslawien. Das Zollamt ist aber auch erster Ansprechpartner für die in Südostbayern ansässigen, überwiegend exportorientierten Firmen, die ihre Erzeugnisse fast in die ganze Welt liefern. Immer größeren Raum nimmt inzwischen auch die Einfuhrabfertigung für die Firmen aus der Region ein, weil diese festgestellt haben, dass ihre Importe beim Zollamt Bad Reichenhall-Autobahn schnell und effizient abgefertigt werden.

Ursula Schönfeld, die derzeitige Vorsteherin des Zollamts Bad Reichenhall-Autobahn, hat sich vor Kurzem der Presse gegenüber folgendermaßen geäußert: „Der Zoll als Partner der Wirtschaft bietet mit dem Zollamt Bad Reichenhall-Autobahn einen besonders attraktiven Service. Direkt an der A 8 gelegen, Öffnungszeiten von bis zu 18 Stunden täglich, auch Samstag und Sonntag, das findet man sonst bei kaum einem deutschen Binnenzollamt. Das Zollamt mit den hier ansässigen Speditionen ist somit ein wichtiger Wirtschaftsfaktor in unserem Landkreis.“

Die Unterlagen zu diesem Artikel stammen aus den Beständen des Hauptstaatsarchivs München, des Staatsarchivs München, des Salzburger Landesarchivs und des Stadtarchivs Salzburg, aus den Akten der Oberfinanzdirektion München, der Hauptzollämter Rosenheim und Bad Reichenhall und des Zollamts Bad Reichenhall-Autobahn sowie aus dem Privatarchiv des Verfassers.

Bildnachweis:  
FFK Fotoarchiv Franz Krieger, Stadtarchiv Salzburg.  
SAH Sammlung Andi Hirsch, Bad Reichenhall.  
SAK Sammlung Albin Kühnel, Bad Reichenhall.  
SFW Sammlung Familie Wrede, Schwarzbach.  
SRS Sammlung Rudi Schicht, Bad Reichenhall.

„Heimatblätter“, Beilage zu „Reichenhaller Tagblatt“ und „Freilassinger Anzeiger“, gegründet 1920 von Max Wiedemann, Druck und Verlag der „BGL-Medien und Druck GmbH & Co KG“, Bad Reichenhall.